

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Tanggapan Pengemudi Terhadap Kebijakan Peniadaan Penggunaan Pintu Samping Pengemudi pada Bus

Factors that Influence the Driver's Response Toward the Policy of Eliminating the the Bus Door

Abadi Dwi Saputra^{1,*}, Rio Apriliana²

^{1,2} Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta, 10110

E-mail: *abadi.dwi.saputra@gmail.com

Diterima : 16 November 2017, revisi 1: 4 Maret 2018, revisi 2: 5 Maret 2018, disetujui: 25 Mei 2018

Abstract

In one of the recommendations conveyed by the Directorate General of Land Transportation is in order to improve the responsibility of the bus driver in driving the vehicle to enhance the safety and security of passengers, then the existence of the driver's door is eliminated. This is also stated in the Circular Letter of the Directorate General of Land Transportation on Eliminating Driver's Exit Door No.: AJ.403/4/14/DRJD/2007. The purpose of this study is to analyze the factors that influence the driver's response to the policy of eliminating the driver's door. The method used in this research is to use multiple regression analysis. The result of the analysis shows that the regression coefficient of the three independent variables is negatively indicated that knowledge, attitude and good motivation will be followed by the decrease of driver's response to the policy of eliminating the use of driver side door on the bus.

Keyword: driver's side door, policy, multiple regresion.

Abstrak

Salah satu rekomendasi yang disampaikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam rangka meningkatkan bentuk tanggung jawab pengemudi bus dalam mengemudikan kendaraannya guna meningkatkan keselamatan dan keamanan penumpang, yaitu ditiadakannya keberadaan pintu pengemudi. Hal ini juga tertera pada Surat Edaran Dirjen Perhubungan Darat Tentang Peniadaan Pintu Keluar Bagi Pengemudi No.: AJ.403/4/14/DRJD/2007. Tujuan penelitian ini adalah menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi tanggapan pengemudi terhadap kebijakan peniadaan pintu samping pengemudi. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode analisis regresi berganda. Hasil analisa menunjukkan bahwa koefisien regresi dari ketiga variabel independen bertanda negatif yang menunjukkan bahwa pengetahuan, sikap dan motivasi yang baik akan diikuti menurunnya tanggapan pengemudi terhadap kebijakan peniadaan penggunaan pintu samping pengemudi pada bus.

Kata kunci: pintu samping pengemudi, kebijakan, regresi berganda.

Pendahuluan

Kecelakaan merupakan hal yang tidak diharapkan terjadi di jalan umum, melibatkan pemakai jalan yang sedang bergerak, yang dapat mengakibatkan kematian atau luka-luka dan kerusakan benda. Untuk menekan dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas diperlukan usaha-usaha dengan melibatkan segala aspek yang terkait dan diperlukan. Dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan [1], keselamatan merupakan salah satu komponen penting dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga dengan sendirinya upaya penanganan dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas di jalan perlu dilakukan secara komprehensif dan terencana dengan baik.

Pada lalu lintas jalan raya, penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yaitu manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. Salah satu penyebab kecelakaan adalah faktor dari kondisi fisik kendaraan itu sendiri diantaranya adalah kerusakan mesin, kerusakan mekanik, ban gundul dan pecah, modifikasi yang tidak sesuai dengan ketentuan dan muatan tidak tertib. Dalam salah satu rekomendasi yang disampaikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Surat Edaran Dirjen Perhubungan Darat Tentang Peniadaan Pintu Keluar Bagi Pengemudi No.: AJ.403/4/14/DRJD/2007 tanggal 5 Mei 2007 [2] terkait dalam rangka meningkatkan bentuk tanggung jawab pengemudi bus dalam mengemudikan kendaraannya sehingga dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan penumpang maka dalam konstruksi rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor dengan peruntukan sebagai mobil bus, pintu keluar bagi pengemudi ditiadakan dan keberadaan tempat keluar darurat (pintu dan/atau jendela) harus dimaksimalkan.

Sehubungan dengan adanya rencana implementasi kebijakan peniadaan penggunaan pintu samping pengemudi pada bus dan melihat perkembangan wacana di masyarakat, terdapat beberapa hal yang dapat diangkat sebagai permasalahan, yaitu :

Faktor apa yang paling dominan dari variabel pengetahuan, motivasi dan sikap yang mempengaruhi tanggapan pengemudi terhadap

kebijakan peniadaan pintu samping pengemudi pada bus?

Bagaimanakah tanggapan pengemudi terhadap kebijakan peniadaan pintu samping pengemudi pada bus?

A. Kecelakaan Lalu Lintas

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan [3], Bab XI, Pasal 93 ayat (1), menyatakan bahwa kecelakaan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia atau pemakai jalan lainnya. Sementara berdasarkan Pasal 1 angka 24 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [1] yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Pengertian yang bersifat filsafat, dikemukakan oleh Gandhi dan Didik [4], didefinisikan bahwa "kecelakaan sbagai suatu kejadian yang jarang, bersifat acak, melibatkan banyak faktor (multi faktor), didahului oleh suatu situasi karena satu orang atau lebih melakukan kesalahan dalam mengantisipasi kondisi lingkungan (lalu lintas), kecelakaan dikatakan bersifat acak (ruang dan waktu) karena kejadian kecelakaan dapat terjadi kapan dan dimana saja, tanpa memandang waktu dan tempat".

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian yang tak diduga dan tidak diharapkan terjadi di jalan raya yang melibatkan kendaraan bermotor maupun pengguna jalan lain dan mengakibatkan kerusakan serta timbulnya korban manusia.

B. Pintu Kendaraan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan

dan Pengemudi [5], Pasal 81 ayat (1) menyatakan bahwa setiap ruang pengemudi dan ruang penumpang harus mempunyai satu pintu masuk dan/atau pintu keluar.

Sementara berdasarkan Pasal 91 ayat (2) menyatakan setiap mobil bus yang dirancang untuk mengangkut penumpang kurang dari 15 orang tidak termasuk pengemudi, harus mempunyai sekurang-kurangnya satu pintu keluar dan/atau masuk penumpang pada dinding kiri bagian depan atau belakang, yang lebarnya sekurang-kurangnya 650 mm dan meliputi seluruh tinggi dinding, sedangkan pada pasal (2) setiap mobil bus yang dirancang untuk mengangkut penumpang sebanyak 15 orang atau lebih, tidak termasuk pengemudi harus mempunyai sekurang-kurangnya a). Satu pintu keluar dan/atau masuk yang lebarnya sekurang-kurangnya 1.200 mm yang meliputi seluruh tinggi dinding, atau b) dua pintu keluar dan/atau masuk penumpang, terdiri dari: 1) satu pintu harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan 2) satu pintu lainnya ditempatkan pada dinding kiri dengan lebar sekurang-kurangnya 550 mm dan meliputi seluruh dinding.

C. Kebijakan

Jenkins dalam Wahab [6] merumuskan kebijakan merupakan serangkaian keputusan yang saling berkaitan yang diambil oleh seorang aktor politik atau sekelompok aktor politik berkenaan dengan tujuan yang telah dipilih beserta cara-cara untuk mencapainya dalam suatu instansi pada saat keputusan-keputusan itu pada prinsipnya masih berada dalam batas-batas kewenangan kekuasaan dari para aktor tersebut. Lebih lanjut Wahab [6] menyatakan bahwa kebijakan merupakan tindakan yang mengarah pada tujuan tertentu yang dibuat oleh para politikus, yang hakikatnya terdiri dari tindakan-tindakan yang saling berkaitan dan berpola yang mengarah pada tujuan tertentu yang dilakukan oleh pejabat-pejabat pemerintah.

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan kebijakan adalah suatu

keputusan yang diambil atau dibuat oleh suatu kelompok maupun pemerintah untuk mencapai tujuan atau mewujudkan arah tertentu yang diinginkan.

D. Tanggapan

Kartini [7] menyatakan tanggapan adalah gambaran ingatan dari pengamatan. Kemudian Kartini [7] menyatakan tanggapan merupakan bagian dari gejala pengenalan (kognitif) yang memiliki pengertian segenap gejala yang terdapat dalam kejiwaan kita, sebagai hasil dari pengenalan.

Tanggapan yang diberikan oleh individu juga melatarbelakangi perilaku yang terdapat pada individu yang bersangkutan. Ini menandakan bahwa bilamana tanggapan individu berubah terhadap suatu objek maka akan mengubah perilakunya terhadap objek tersebut. Dengan demikian, tanggapan individu terhadap suatu objek akan dipengaruhi oleh pengetahuan dan mempengaruhi perilaku terhadap objek yang diamati

Metodologi

Dalam menjawab permasalahan pertama dalam penelitian ini akan menggunakan metode analisis regresi berganda. Analisis regresi berganda ialah suatu alat analisis peramalan nilai pengaruh dua variabel bebas atau lebih terhadap variabel terikat untuk membuktikan ada atau tidaknya hubungan fungsi atau hubungan kausal antara dua variabel bebas atau lebih dengan satu variabel terikat. Analisis ini secara matematis ditulis dengan persamaan sebagai berikut:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \varepsilon \quad (1)$$

dimana:

Y	= Tanggapan pengemudi sebagai dependen variabel
β_0	= Konstanta
X_1	= Pengetahuan
X_2	= Sikap
X_3	= Motivasi
$\beta_1, \beta_2, \beta_3$	= Koefisien regresi pada variabel bebas

Sementara itu untuk menjawab permasalahan penelitian kedua akan dilakukan dengan metode

wawancara terhadap pengemudi maupun manajemen PO Bus.

Penelitian dilaksanakan di Propinsi Jabodetabek. Pemilihan lokasi penelitian didasarkan dengan alasan populasi PO Bus di wilayah Jabodetabek yang cukup tinggi.

Dasar dari pemikiran tersebut adalah asumsi bahwa penelitian yang dilakukan pada lokasi dengan tingkat populasi PO Bus yang tinggi dapat menghasilkan efek perbaikan yang lebih besar dibandingkan apabila dilakukan di lokasi yang memiliki jumlah populasi PO Bus yang lebih rendah. Penelitian dilakukan dengan cara memberikan kuesioner dan wawancara terhadap 200 orang pengemudi bus yang berada di wilayah Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi).

Analisis dan Pembahasan

Berikut disajikan hasil analisis data penelitian dengan menggunakan data primer. Data primer berupa kuisisioner yang di sebarakan kepada sampel sebanyak 200 orang pengemudi bus yaitu untuk mengetahui faktor-faktor (pengetahuan, sikap dan motivasi) yang mempengaruhi tanggapan pengemudi terhadap kebijakan peniadaan penggunaan pintu samping pengemudi pada bus.

A. Tanggapan Terhadap Variabel Penelitian

1) Variabel Pengetahuan (X_1)

- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“setiap mobil bus yang dirancang untuk mengangkut penumpang kurang dari 15 orang tidak termasuk pengemudi, harus mempunyai sekurang-kurangnya satu pintu keluar dan/atau masuk penumpang pada dinding kiri bagian depan atau belakang”* adalah 151 orang (75,5%), berturut-turut adalah setuju sebanyak 34 orang (17%), sangat tidak setuju 11 orang (5,5%) dan tidak setuju 4 orang (2%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi bus dapat meningkatkan tanggung jawab pengemudi bus dalam mengemudikan kendaraannya”* adalah

sebanyak 120 orang (60%), berturut-turut adalah setuju 35 orang (17,5%), sangat tidak setuju 33 orang (16,5%), dan tidak setuju 12 orang (6%).

- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi bus di lakukan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penumpang (perjalanan)”* adalah sebanyak 132 orang (66%), berturut-turut adalah setuju 38 orang (19%), sangat tidak setuju 26 orang (13%), dan tidak setuju 4 orang (2%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi bus ditujukan untuk meningkatkan kedisiplinan pengemudi”* adalah 115 orang (57,5%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju sebanyak 38 orang (19%), setuju 34 orang (17%), dan tidak setuju 13 orang (6,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“melalui kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi bus tingkat kecelakaan akan semakin menurun”* adalah sebanyak 89 orang (44,5%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju 55 orang (27,5%), setuju 30 orang (15%), dan tidak setuju 26 orang (13%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“dengan kebijakan tersebut, Pemerintah bertujuan untuk meningkatkan standar keselamatan”* adalah 112 orang (56%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju dan setuju masing-masing sebanyak 36 orang (18%), dan tidak setuju 16 orang (8%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi bus ditujukan untuk mencegah para pengemudi melarikan diri jika terjadi kecelakaan”* adalah 86 orang (43%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju sebanyak 63 orang (31,5%),

setuju 29 orang (14,5%), dan tidak setuju 22 orang (11%).

- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*kebijakan tersebut bertujuan agar pengemudi memiliki kewaspadaan dan konsentrasi yang tinggi dalam mengemudi*” adalah 130 orang (65%), berturut-turut adalah setuju sebanyak 35 orang (17,5%), sangat tidak setuju 23 orang (11,5%), dan tidak setuju 12 orang (6%).

Untuk mengambil kesimpulan pada variabel pengetahuan, maka penulis menjumlahkan skor secara keseluruhan dari jawaban responden mengenai variabel pengetahuan, sehingga diperoleh skor aktual sebesar 5056 dan skor ideal didapat dari banyaknya responden (200) dikalikan skor tertinggi (4) sehingga didapat skor ideal sebesar 800 untuk setiap item pernyataannya. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Rekapitulasi Skor Jawaban

No.	Pertanyaan Mengenai Pengetahuan	Skor Aktual	Skor Ideal
1	Pertanyaan 1	725	800
2	Pertanyaan 2	642	800
3	Pertanyaan 3	676	800
4	Pertanyaan 4	626	800
5	Pertanyaan 5	553	800
6	Pertanyaan 6	624	800
7	Pertanyaan 7	538	800
8	Pertanyaan 8	672	800
Jumlah		5056	6400
Persentase (%)		79,00%	

Sumber: [9]

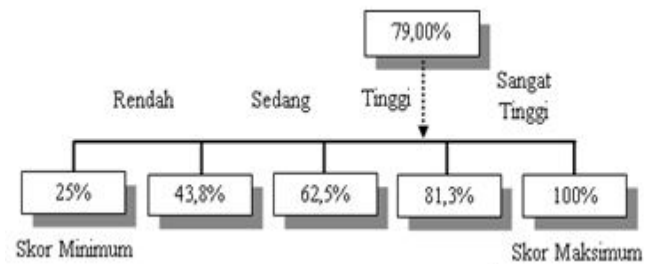
Setelah mendapatkan skor aktual dan ideal pada tabel di atas, selanjutnya penulis membuat skor interval untuk memudahkan dalam mengambil kesimpulan pada variabel pengetahuan sebagai berikut:

- % Skor maksimum
= (Skor Maksimum x banyaknya responden) : skor ideal
= ((4 x 200) : 800) x 100% = 100%
- % Nilai Minimum
= (Skor minimum x banyaknya responden : skor Ideal

$$= (1 \times 200) : 800) \times 100\% = 25\%$$

- Banyaknya Kategori
= 4 (SS ; S ; TS ; STS)
- Interval
= Maksimum – Minimum : Kategori
= (100% - 25%) : 4 = 18,8%

Sehingga dari hasil perhitungan diatas didapat nilai interval sebesar 18,8%. Setelah mendapatkan nilai interval tersebut kemudian membuat garis kontinum (gambar 1).



Gambar 1. Kategori Pengetahuan

Berdasarkan Tabel rekapitulasi 1, didapat nilai persentase untuk variabel pengetahuan sebesar 79,00% (skor aktual dibagi skor ideal). Nilai tersebut termasuk kategori tinggi (interval 62,5%-81,3%), sehingga dapat disimpulkan bahwa pengetahuan pengemudi mengenai kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi termasuk pada kategori tinggi.

2) Variabel Sikap (X₂)

- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi bertujuan untuk meningkatkan rasa kewaspadaan, konsentrasi dan kedisiplinan bagi pengemudi*” adalah 133 orang (66,5%), berturut-turut adalah setuju sebanyak 35 orang (17,5%), sangat tidak setuju 21 orang (10,5%), dan tidak setuju 11 orang (5,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*bertujuan untuk meningkatkan keselamatan*” adalah 122 orang (61%), berturut-turut adalah setuju 38 orang (19%), sangat tidak setuju 29 orang (14,5%), dan tidak setuju 11 orang (5,5%).

- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“kebijakan ini adalah salah satu upaya pemerintah untuk meningkatkan standar keselamatan angkutan jalan”* adalah 118 orang (59%), berturut-turut adalah setuju 39 orang (19,5%), sangat tidak setuju 30 orang (15%), dan tidak setuju 13 orang (6,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat tidak setuju bahwa *“perangkat hukum yang mengatur tentang peniadaan pintu keluar bagi pengemudi belum memadai”* adalah 82 orang (41%), berturut-turut adalah tidak setuju 79 orang (39,5%), setuju 24 orang (12%), dan sangat setuju 15 orang (7,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat tidak setuju bahwa *“kebijakan ini hanya akan menjadi beban bagi operator bus”* adalah 95 orang (47,5%), berturut-turut adalah tidak setuju sebanyak 87 orang (43,5%), setuju dan sangat setuju masing-masing 9 orang (4,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan tidak setuju bahwa *“kebijakan ini bertentangan dengan PP no. 43 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi”* adalah 109 orang (54,5%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju sebanyak 82 orang (41%), sangat setuju 6 orang (3%), dan setuju 3 orang (1,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“kebijakan pintu keluar bagi pengemudi pada bus sudah tepat sasaran”* adalah 82 orang (41%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju sebanyak 49 orang (24,5%), tidak setuju 39 orang (19,5%), dan setuju 30 orang (15%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“kebijakan ini dapat meminimalisir tingkat kecelakaan yang diakibatkan kurangnya kewaspadaan*

pengemudi” adalah 95 orang (47,5%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju 54 orang (27%), setuju 29 orang (14,5%), dan tidak setuju 22 orang (11%).

- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa *“kebijakan ini dapat berjalan dengan baik jika semua pihak mendukungnya”* adalah 113 orang (56,5%), berturut-turut adalah setuju sebanyak 41 orang (20,5%), sangat tidak setuju 29 orang (14,5%), dan tidak setuju 17 orang (8,5%).

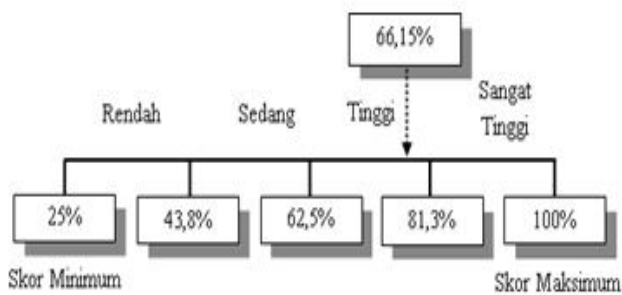
Untuk mengambil kesimpulan pada variabel sikap, sama halnya seperti cara pengambilan kesimpulan pada variabel pengetahuan, yaitu dengan cara menjumlahkan skor jawaban responden sehingga didapat skor aktual sebesar 4763 dan skor ideal sebesar 800 untuk setiap item pernyataannya. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2: Rekapitulasi Skor Jawaban

No.	Pertanyaan Mengenai Sikap	Skor Aktual	Skor Ideal
1	Pertanyaan 9	680	800
2	Pertanyaan 10	653	800
3	Pertanyaan 11	645	800
4	Pertanyaan 12	372	800
5	Pertanyaan 13	332	800
6	Pertanyaan 14	333	800
7	Pertanyaan 15	545	800
8	Pertanyaan 16	565	800
9	Pertanyaan 17	638	800
Jumlah		4763	7200
Persentase (%)		66,15%	

Sumber: [9]

Berdasarkan Tabel rekapitulasi 2, didapat nilai persentase untuk variabel sikap sebesar 66,15% (skor aktual dibagi skor ideal). Berikut disajikan garis kontinum untuk memudahkan peneliti dalam mengambil kesimpulan.



Gambar 2. Kategori Sikap Responden

Nilai persentase sebesar 66,15% termasuk kategori tinggi (interval 62,5%-81,3%), sehingga dapat disimpulkan bahwa sikap pengemudi mengenai kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi termasuk pada kategori baik.

3) Variabel Motivasi (X_3)

- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*merasa diperhatikan oleh pemerintah dengan adanya kebijakan peniadaan pintu keluar ini*” adalah 76 orang (38%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju 72 orang (36%), setuju 31 orang (15,5%), dan tidak setuju 21 orang (10,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*merasa aman atas keselamatan pekerjaan*” adalah 124 orang (62%), berturut-turut adalah setuju 36 orang (18%), sangat tidak setuju 29 orang (14,5%), dan tidak setuju 11 orang (5,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*dengan adanya kebijakan peniadaan pintu keluar, pengemudi mampu bekerja dalam kondisi yang baik dan menyenangkan*” adalah 109 orang (54,5%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju 38 orang (19%), setuju 29 orang (14,5%), dan tidak setuju 24 orang (2%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*bekerja keras karena ikut terlibat langsung dalam melaksanakan kebijakan*

peniadaan pintu keluar” adalah 128 orang (64%), berturut-turut adalah setuju 30 orang (15%), tidak setuju 22 orang (11%), dan sangat tidak setuju 20 orang (10%).

- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*merasa bertanggung jawab untuk melaksanakan kebijakan peniadaan pintu keluar*” adalah 113 orang (56,5%), berturut-turut adalah setuju sebanyak 33 orang (16,5%), sangat tidak setuju 32 orang (16%), dan tidak setuju 22 orang (11%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*dalam melakukan pekerjaan, pengemudi mengusahakan untuk bertindak disiplin*” adalah 141 orang (70,5%), berturut-turut adalah setuju sebanyak 40 orang (20%), tidak setuju 12 orang (6%), dan sangat tidak setuju 7 orang (3,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*pengemudi dihargai oleh masyarakat dan pemerintah karena adanya kebijakan peniadaan pintu keluar ini*” adalah 73 orang (36,5%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju 66 orang (33%), setuju 36 orang (18%), dan tidak setuju 25 orang (12,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat setuju bahwa “*kewaspadaan dan konsentrasi dalam mengemudi akan semakin meningkat dengan adanya kebijakan peniadaan pintu keluar*” adalah sebanyak 123 orang (61,5%), berturut-turut adalah setuju sebanyak 38 orang (19%), sangat tidak setuju 22 orang (11%), dan tidak setuju 17 orang (8,5%).

Untuk mengambil kesimpulan pada variabel motivasi, sama halnya seperti cara pengambilan kesimpulan pada variabel sebelumnya, yaitu dengan cara menjumlahkan skor jawaban responden sehingga didapat skor aktual sebesar 4961 dan skor ideal didapat

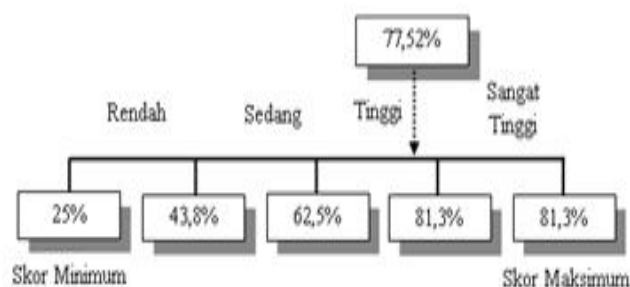
dari banyaknya responden (200) dikalikan skor tertinggi (4) sehingga didapat skor ideal sebesar 800 untuk setiap pernyataannya. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Rekapitulasi Skor Jawaban

No.	Pertanyaan Mengenai Motivasi	Skor Aktual	Skor Ideal
1	Pertanyaan 18	511	800
2	Pertanyaan 19	655	800
3	Pertanyaan 20	609	800
4	Pertanyaan 21	666	800
5	Pertanyaan 22	627	800
6	Pertanyaan 23	715	800
7	Pertanyaan 24	516	800
8	Pertanyaan 25	662	800
Jumlah		4961	6400
Persentase (%)		77,52%	

Sumber:[9]

Berdasarkan Tabel rekapitulasi 3, didapat nilai persentase untuk variabel motivasi sebesar 77,52% (skor aktual dibagi skor ideal). Berikut disajikan garis kontinum untuk memudahkan peneliti dalam mengambil kesimpulan.



Gambar 3. Kategori Motivasi Responden

Nilai persentase sebesar 77,52% termasuk kategori tinggi (interval 62,5%-81,3%), sehingga dapat disimpulkan bahwa motivasi pengemudi mengenai kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi termasuk pada kategori tinggi.

4) Variabel Tanggapan (Y)

- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat tidak setuju bahwa “kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi pada bus merupakan salah satu upaya untuk

mengurangi angka kecelakaan” adalah 100 orang (50%), berturut-turut adalah tidak setuju 94 orang (47%), dan setuju 6 orang (3%).

- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat tidak setuju bahwa “*pemerintah sudah selayaknya menyusun kebijakan yang dapat memberikan manfaat yang baik bagi masyarakat, bangsa dan negara*” adalah 101 orang (50,5%) dan tidak setuju 99 orang (49,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat tidak setuju bahwa “*meningkatkan kedisiplinan dan kewaspadaan pengemudi merupakan hal yang sangat penting untuk peningkatan standar keselamatan*” adalah 121 orang (60,5 %) dan tidak setuju 79 orang (39,5%).
- Dari hasil analisa diketahui mayoritas responden menyatakan sangat tidak setuju bahwa “*kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi pada bus hanya menambah beban psikologis terhadap pengemudi*” adalah 103 orang (5,5%) dan tidak setuju 97 orang (48,5%).
- Dari hasil analisa diketahui bahwa mayoritas responden menyatakan setuju bahwa “*kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi hanya akan menambah beban biaya operasional bagi pihak perusahaan*” adalah 79 orang (39,5%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju 66 orang (33%), dan tidak setuju 55 orang (27,5%).
- Dari hasil analisa diketahui bahwa mayoritas responden menyatakan sangat tidak setuju bahwa “*kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi pada bus sangat penting untuk di implementasikan*” adalah 93 orang (46,5%), berturut-turut adalah tidak setuju 89 orang (44,5%), dan setuju 18 orang (9%).
- Dari hasil analisa diketahui bahwa mayoritas responden menyatakan tidak setuju dan sangat tidak setuju bahwa “*setiap masyarakat (pengemudi) mempunyai kewajiban untuk mematuhi*

peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah” masing-masing 100 orang.

- Dari hasil analisa diketahui bahwa mayoritas responden menyatakan tidak setuju bahwa “kebijakan peniadaan pintu keluar pengemudi pada bus dapat mendorong kualitas pelayanan terhadap penumpang” adalah 110 orang (55%), dan sangat tidak setuju 90 orang (45%).
- Dari hasil analisa diketahui bahwa mayoritas responden menyatakan tidak setuju bahwa “setuju dengan kebijakan peniadaan pintu keluar bagi pengemudi” adalah 99 orang (49,5%), berturut-turut adalah sangat tidak setuju 97 orang (48,5%), dan setuju 4 orang (2%).
- Dari hasil analisa diketahui bahwa mayoritas responden menyatakan tidak setuju bahwa “lebih setuju apabila terdapat sanksi bagi yang tidak melaksanakannya” adalah 103 orang (51,5%), dan sangat tidak setuju 97 orang (48,5%).

Untuk mengambil kesimpulan pada variabel pengemudi terhadap rencana implementasi kebijakan, sama halnya seperti cara pengambilan kesimpulan pada variabel sebelumnya, yaitu dengan cara menjumlahkan skor jawaban responden sehingga didapat skor aktual sebesar 2833 dan skor ideal didapat dari banyaknya responden (200) dikalikan skor tertinggi (4) sehingga didapat skor ideal sebesar 800 untuk setiap item pernyataannya. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada tabel 4.

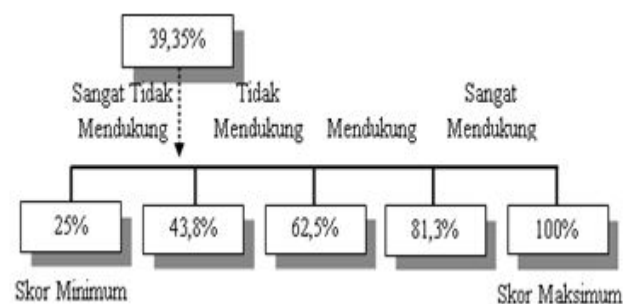
Tabel 4: Rekapitulasi Skor Jawaban

No.	Pertanyaan Mengenai Tanggapan	Skor Aktual	Skor Ideal
1	Pertanyaan 26	306	800
2	Pertanyaan 27	299	800
3	Pertanyaan 28	279	800
4	Pertanyaan 29	297	800
5	Pertanyaan 30	413	800
6	Pertanyaan 31	325	800
7	Pertanyaan 32	300	800
8	Pertanyaan 33	310	800

9	Pertanyaan 34	307	800
10	Pertanyaan 35	303	800
Jumlah		2833	7200
Persentase (%)		39,35%	

Sumber: [9]

Berdasarkan tabel rekapitulasi 4, didapat nilai persentase untuk variabel tanggapan pengemudi sebesar 39,35% (skor aktual dibagi skor ideal). Berikut disajikan garis kontinum untuk memudahkan peneliti dalam mengambil kesimpulan.



Gambar 4. Kategori Tanggapan Responden

Nilai persentase sebesar 39,35% termasuk kategori sangat tidak mendukung (interval 25%-43,8%), sehingga dapat disimpulkan bahwa tanggapan pengemudi terhadap rencana implementasi kebijakan peniadaan penggunaan pintu samping pengemudi pada bus sangat tidak mendukung. Kategori tidak mendukung tersebut didukung dengan jawaban responden yang cenderung tidak setuju pada setiap pernyataan yang diajukan pada variabel tersebut, sehingga perlu mempertimbangkan kembali untuk menerapkan kebijakan mengenai peniadaan penggunaan pintu samping bagi para pengemudi bus karena para pengemudi tidak setuju dan tidak mendukung terhadap implementasi tersebut.

B. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tanggapan Pengemudi

Untuk melihat apakah faktor-faktor yang terdiri dari pengetahuan, sikap dan motivasi mempengaruhi tanggapan pengemudi terhadap rencana implementasi kebijakan peniadaan penggunaan pintu samping pengemudi pada bus, maka dilakukan analisis regresi berganda.

1) Persamaan Regresi Linier Berganda

Model regresi berganda yang akan dibentuk adalah sebagai berikut:

$$\hat{Y} = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 \quad (2)$$

Keterangan:

Y : Tanggapan pengemudi

b_0 : Intercept (konstanta)

X_1 : Pengetahuan

X_2 : Sikap

X_3 : Motivasi

b_1, b_2, b_3 : koefisien regresi variabel X_1, X_2, X_3

Dengan menggunakan program *SPSS 13.00 for windows*, diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 5: Output SPSS

Variables Entered/Removed ^a			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Motivasi (X3), Sikap (X2), Pengetahuan (X1)	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: Tanggapan (Y)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,158 ^a	,025	,010	4,33778719

a. Predictors: (Constant), Motivasi (X3), Sikap (X2), Pengetahuan (X1)

Menurut Henseler, et.al. [8], nilai R^2 yang direkomendasikan adalah di atas 0,00. Dengan demikian jika R^2 semakin tinggi maka semakin baik pula model prediksi memprediksi penelitian yang diajukan. Dari tabel diatas diketahui nilai R^2 (0,025) atau diatas 0,00.

Dari tabel persamaan regresi di atas didapat nilai $b_0 = 21,165$ koefisien regresi b_1 sebesar -0,017, b_2 sebesar -0,018 dan b_3 sebesar -0,107. Sehingga dapat dibentuk persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\hat{Y} = 21,165 - 0,017X_1 - 0,018X_2 - 0,107X_3 \quad (3)$$

Pada persamaan regresi di atas, dapat dilihat koefisien regresi dari ketiga variabel independen bertanda negatif yang menunjukkan bahwa pengetahuan, sikap dan motivasi yang baik akan diikuti menurunnya tanggapan pengemudi terhadap rencana implementasi kebijakan peniadaan penggunaan pintu samping pengemudi pada bus. Nilai koefisien regresi pada variabel pengetahuan (X_1) sebesar -0,017 menunjukkan bahwa setiap meningkat 1 (satu) pada variabel pengetahuan diprediksi akan diikuti menurunnya tanggapan pengemudi sebesar 0,017. Kemudian nilai koefisien regresi pada variabel sikap (X_2) sebesar -0,018 menunjukkan bahwa setiap meningkat 1 (satu) pada variabel sikap diprediksi akan diikuti menurunnya tanggapan pengemudi sebesar 0,018 dan nilai koefisien regresi pada variabel motivasi (X_3) sebesar -0,107 menunjukkan bahwa setiap meningkat 1 (satu) pada variabel motivasi diprediksi akan diikuti menurunnya tanggapan pengemudi sebesar 0,107.

C. Analisis Hasil Deskriptif Wawancara

Tanggapan terhadap kebijakan peniadaan pintu samping pada bus, harus juga dilihat dari pendapat stakeholder pelaksana kebijakan tersebut, yang dalam hal ini diwakilkan oleh Pengemudi PO. Bus, ringkasan hasil wawancara dapat dilihat pada Tabel 6.

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	21,165	1,360		,000
	Pengetahuan (X1)	-,017	,123	-,020	,887
	Sikap (X2)	-,018	,102	-,021	,862
	Motivasi (X3)	-,107	,109	-,124	,325

a. Dependent Variable: Tanggapan (Y)

Tabel 6: Ringkasan Hasil Wawancara tentang Kebijakan Peniadaan Pintu Samping

No	Faktor	Penjelasan
1	Pengetahuan dan Pemahaman responden mengenai Regulasi (Surat Edaran Ditjen Hubdat) tentang Peniadaan Pintu Samping.	Responden tidak mengetahui, mendengar dan tidak memahami tentang Regulasi (Surat Edaran).
2	Sosialisasi tentang Regulasi (Surat Edaran Ditjen Hubdat) tentang Peniadaan Pintu Samping Pengemudi.	Bahwa tidak adanya sosialisasi dari Regulasi (Surat Edaran) tersebut.
3	Pernyataan tentang Persetujuan Peniadaan Pintu Samping.	Ada yang berpendapat tidak setuju akan peniadaan pintu samping. Dikarenakan ada beberapa faktor, diantaranya: – akan menambah beban anggaran bagi para PO.Bus – jika akan ke toilet harus memutar arah keluar. Ada pula yang berpendapat setuju akan peniadaan pintu samping, jika itu akan mengurangi angka kecelakaan dan pewaspadaan seorang pengemudi terhadap pekerjaannya.

Sumber:[9]

Secara umum responden berpendapat bahwa kebijakan peniadaan pintu samping pengemudi cukup beragam, namun kebijakan tersebut dirasa oleh responden belum tepat sasaran. Hal ini merupakan hal yang perlu dicermati terkait dengan pengetahuan dan pemahaman tentang Regulasi (Surat Edaran), sehingga Regulasi (Surat Edaran) bisa lebih tepat sasaran, sehingga bisa diterapkan oleh para pengemudi bus agar tercipta rasa aman dan nyaman.

Kesimpulan

Tanggapan pengemudi terhadap rencana implementasi kebijakan peniadaan penggunaan pintu samping pengemudi pada bus sangat tidak mendukung, dengan skor persentase sebesar (39,35%).

Faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan yang terdiri dari pengetahuan, sikap dan motivasi. Sedangkan pengetahuan pengemudi mengenai kebijakan tersebut termasuk kategori tinggi, dengan skor persentase (79,0%) dengan sikap yang tinggi (66,15%) dan motivasi yang tinggi (77,52%).

Secara keseluruhan bahwa variabel pengetahuan, sikap dan motivasi memberikan pengaruh secara signifikan terhadap tanggapan pengemudi.

Rekomendasi

Komitmen yang kuat dari para pihak operator untuk menjadikan kebijakan peniadaan pintu

samping pengemudi pada bus lebih baik, sebagai bentuk pelayanan dari pemerintah.

Adanya perubahan dalam mekanisme pemberitahuan mengenai sosialisasi regulasi tentang Kebijakan Peniadaan Pintu Samping kepada seluruh operator untuk ditindaklanjuti kepada para pengemudi PO. Bus itu sendiri, sehingga regulasi tersebut lebih tepat sasaran, efektif dan efisien.

Pengajian kembali tentang Kebijakan Peniadaan Pintu Samping Pada Bus, karena dinilai masyarakat dalam hal ini pengemudi belum terlaksana dengan baik dan merata.

Dengan adanya kebijakan peniadaan pintu samping pengemudi pada bus dari Pemerintah dapat meningkatkan standar keselamatan angkutan jalan serta dapat meminimalisir tingkat kecelakaan.

Untuk penelitian selanjutnya adalah meneliti faktor-faktor lain yang mempengaruhi peniadaan pintu samping pengemudi pada bus di luar faktor pengetahuan, sikap dan motivasi.

Daftar Pustaka

- [1]. Undang-undang No. 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- [2]. Surat Edaran Dirjen Perhubungan Darat No.: AJ.403/4/14/DRJD/2007, Tentang Peniadaan Pintu Keluar Bagi Pengemudi (2007).
- [3]. Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993, Tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas (1993)
- [4]. Gandhi H., Didik R, *Rekayasa Lalu Lintas dan Pendataan Kecelakaan Untuk Peningkatan*

- Keselamatan*, Paper, Pusat Litbang Jalan Bandung, (1993).
- [5]. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993, Tentang Kendaraan dan Pengemudi (1993).
 - [6]. Wahab, S.A, *Analisis Kebijaksanaan dari Formulasi ke Implementasi*, Bina Aksara, Jakarta, (1998).
 - [7]. Kartini, K, *Psikologi Umum*, Mandar Maju Bandung, (1996).
 - [8]. Henseler, J., Ringle, C.M, & Sinkovics, “*The Use of Partial Least Squares Path Modelling in International Marketing*, *Advances In International Marketing*”, (20), (2009), 277-319.
 - [9]. Apri Y, “*Pola Distribusi CPO di Provinsi Jambi*, *Warta Penelitian Perhubungan*”, (24), (2012), 346-358.